

(19)



Europäisches  
Patentamt  
European  
Patent Office  
Office européen  
des brevets



(11)

EP 2 082 905 A1

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
29.07.2009 Patentblatt 2009/31

(51) Int Cl.:  
**B60H 1/00 (2006.01)**

(21) Anmeldenummer: 08290064.8

(22) Anmeldetag: 24.01.2008

(84) Benannte Vertragsstaaten:

**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR  
HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MT NL NO PL PT  
RO SE SI SK TR**

Benannte Erstreckungsstaaten:

**AL BA MK RS**

(71) Anmelder: **Behr France Rouffach SAS  
68250 Rouffach (FR)**

(72) Erfinder: **Denny, Geoffrey  
68170 Rixheim (FR)**

(74) Vertreter: **Grauel, Andreas  
Behr GmbH & Co. KG  
Intellectual Property, G-IP  
Mauserstrasse 3  
70469 Stuttgart (DE)**

(54) **Vorrichtung zur Scheibenenteisung**

(57) Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Scheibenenteisung für ein Fahrzeug mit einem Fahrzeuginnenraum (3) und einer Außenseite des Fahrzeugs, aufweisend ein Gebläse (4) mit mindestens einem Ansaugluftkanal über den Luft von der Außenseite des Fahrzeugs ansaugbar ist, mindestens einen Heizer (5, 6, 15), welcher zur Erwärmung der dem Fahrzeuginnenraum (3) zuzuführenden Luft dient, und mindestens einem inneren

Defrost-Luftkanal (9), durch welchen vom Gebläse (4) angesaugte Luft innenraumseitig in Richtung Scheibe blasbar ist, wobei neben dem Ansaugluftkanal des Gebläses (4) und dem inneren Defrost-Luftkanal (9), der innenraumseitig und in der Nähe einer Seite der Scheibe endet, ein äußerer Defrost-Luftkanal (13) vorgesehen ist, der auf der Außenseite des Fahrzeugs in der Nähe einer Seite der Scheibe endet.

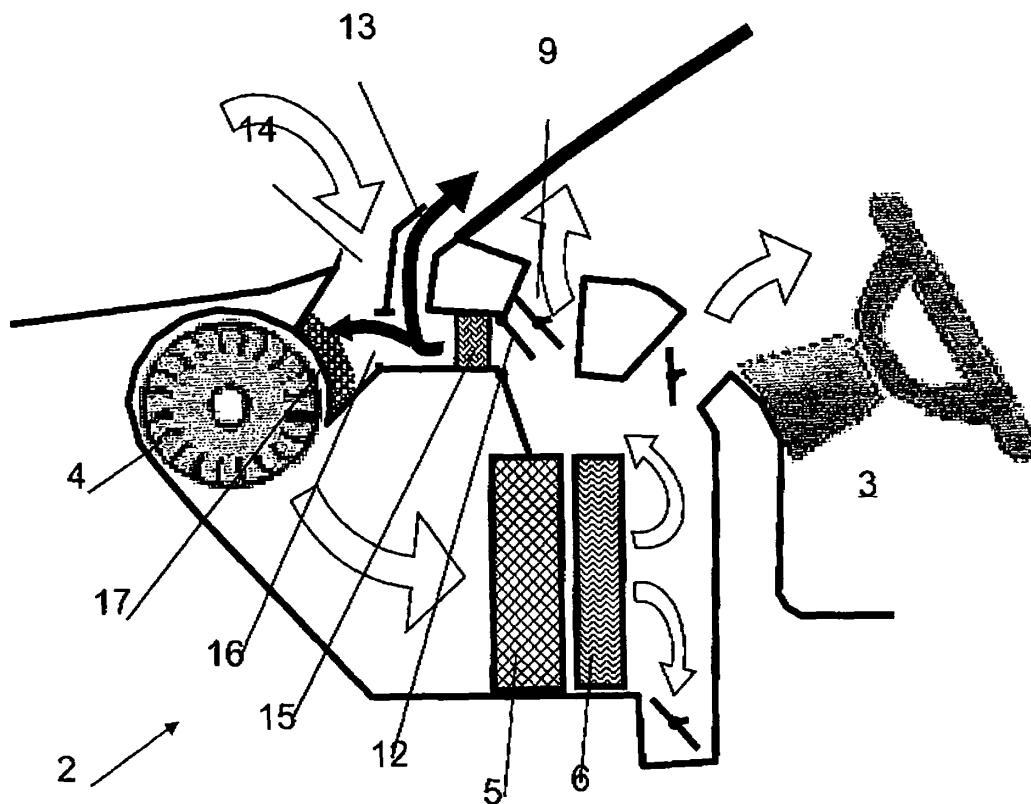


Fig. 5

## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Scheibenenteisung, die insbesondere durch einen Teil eines Fahrzeug-Belüftungssystems gebildet ist, gemäß dem Oberbegriff des Anspruches 1.

**[0002]** Zur Enteisung von Windschutzscheiben sind im Frontbereich üblicherweise Defrost-Düsen am innenraumseitigen Ende der Windschutzscheibe angeordnet. Durch diese Düsen wird im Bedarfsfall von einem motor-kühlmittelbeheizten Heizer oder gegebenenfalls auch einem elektrisch betriebenen Heizer, wie bspw. einem durch PTC-Elemente gebildeten Heizer, warme Luft mit maximaler Gebläseleistung dem Fahrzeuginnenraum zugeführt. Bis ein auf der Außenseite der Windschutzscheibe liegender Reif-, Eis- oder Schneebelag entfernt ist, dauert es jedoch relativ lang.

**[0003]** Die US 2004/0134995 A1 schlägt vor, warme Luft aus einem im Frontbereich angeordneten Motorraum unter Einbeziehung des heißen Kühlers oder von Widerstandswärme, die bei Betrieb eines im Motorraum elektrisch betätigten Lüfters in der Spule anfällt, zur Enteisung der Windschutzscheibe zu verwenden.

**[0004]** Aus der EP 0 288 770 B1 ist ein Kraftfahrzeug mit unterhalb der Windschutzscheibe angeordneten Lufteintrittsöffnungen zur Frischluftzufuhr in den Fahrzeuginnenraum bekannt, die von einem Grill abgedeckt sind, und mit Scheibenwischern, die in ihrer Ruhestellung oberhalb der Lufteintrittsöffnungen liegen, wobei im Grill der Lufteintrittsöffnungen ein Wärmetauscher angeordnet ist. Der Wärmetauscher kann an den Kühlkreislauf der Brennkraftmaschine angeschlossen sein. Eine derartige Anordnung ermöglicht ein schnelles Entfernen von Eis und Schnee im Bereich der Scheibenwischer.

**[0005]** Ferner schlägt die DE 297 08 019 U1 vor, dass ein Gebläse eines Belüftungssystems in seiner Drehrichtung umgekehrt wird, so dass über die außenseitig unterhalb der Windschutzscheibe angeordneten Ansaugöffnungen für Frischluft warme Luft aus dem Fahrzeuginnenraum nach außen geblasen wird. Zusätzlich wird vorgeschlagen, dass ein weiteres Gebläse warme Luft aus dem Motorraum von außen her auf die Windschutzscheibe bläst, um ein schnelles Enteisen zu ermöglichen.

**[0006]** Es ist Aufgabe der Erfindung, eine verbesserte Vorrichtung zur Scheibenenteisung zur Verfügung zu stellen.

**[0007]** Diese Aufgabe wird gelöst durch eine Vorrichtung mit den Merkmalen des Anspruches 1. Vorteilhafte Ausgestaltungen sind Gegenstand der Unteransprüche.

**[0008]** Erfindungsgemäß ist eine Vorrichtung zur Scheibenenteisung, insbesondere Windschutzscheibenenteisung, für ein Fahrzeug mit einem Fahrzeuginnenraum und einer Außenseite des Fahrzeugs vorgesehen, aufweisend ein Gebläse mit mindestens einem Ansaugluftkanal über den Luft von der Außenseite des Fahrzeugs ansaugbar ist, mindestens einen Heizer, welcher zur Erwärmung der dem Fahrzeuginnenraum zuführenden Luft dient, und mindestens einem inneren De-

frost-Luftkanal, durch welchen vom Gebläse angesaugte Luft innenraumseitig in Richtung Scheibe blasbar ist, wobei neben dem Ansaugluftkanal des Gebläses und dem inneren Defrost-Luftkanal, der innenraumseitig und in der Nähe einer Seite der Scheibe endet, ein äußerer Defrost-Luftkanal vorgesehen ist, der auf der Außenseite des Fahrzeugs in der Nähe einer Seite der Scheibe endet. Das vorsehen eines äußeren Defrost-Luftkanals, der zumindest bereichsweise, besonders bevorzugt vollständig, getrennt vom inneren Defrost-Luftkanal ausgebildet ist, ermöglicht ein schnelles Entfernen eines außen auf einer Scheibe liegenden Belags, wie Eis, Schnee oder Reif. Der äußere Defrost-Luftkanal geht hierbei bevorzugt direkt von einem Mischraum eines Belüftungs- und Klimatisierungssystems aus. Das Belüftungs- und Klimatisierungssystem muss vorliegend nicht notwendigerweise einen Verdampfer enthalten oder eine Kühlfunktion aufweisen, jedoch ist das Vorsehen eines Verdampfers bevorzugt, um der Luft möglichst viel Feuchtigkeit zu entziehen, welche sich in kalten Bereichen der Scheibe wieder ablagern könnte.

**[0009]** Bevorzugt ist neben einem als Kühler für ein Kühlmittel, insbesondere das Motorkühlmittel, dienenden Heizer mindestens ein elektrischer Heizer vorgesehen ist. Der elektrische Heizer kann in Reihe mit dem anderen Heizer angeordnet sein. Zusätzlich oder alternativ kann ein Defrost-Heizer direkt in dem äußeren Defrost-Luftkanal angeordnet sein.

**[0010]** Um ausreichend Wärme zum Enteisen der Windschutzscheibe erzeugen zu können, sollte ein elektrischer Heizer, der insbesondere bevorzugt durch ein oder mehrere PTC-Elemente gebildet wird, und der als elektrischer Heizer des Belüftungs- und Klimatisierungssystems oder als zusätzlicher Defrost-Heizer vorgesehen sein kann, eine ausreichende Leistung haben, bevorzugt mindestens 3000 W. Hierfür ist es hilfreich, wenn eine Spannungsversorgung im Fahrzeug mit 42 V oder mehr vorgesehen ist.

**[0011]** Bevorzugt ist ein Abzweig des äußeren Defrost-Luftkanals vorgesehen, der luftanströmseitig und/oder luftabströmseitig des Gebläses in den Luftkanal einmündet, über welchen Luft dem temperierenden Bereich des Belüftungs- und Klimatisierungssystems zuführbar ist. Da in diesem Bereich in der Regel mindestens ein Filter

vorgesehen ist, welches bei geringen Außentemperaturen vereist sein kann, ist durch die direkte Rückführung der warmen Luft in Richtung Belüftungs- und Klimatisierungssystem neben der Enteisung der Scheibe von außen auch eine Enteisung des Filters möglich, so dass schnell von außen Luft angesaugt werden kann, welche bei den entsprechenden Außentemperaturen in der Regel weniger Feuchtigkeit enthält, als die im Fahrzeuginnenraum enthaltene Luft, so dass ein weiterer Beschlag der Scheibe von außen und innen durch die vom Gebläse kommende Luft im Wesentlichen vermieden werden kann.

**[0012]** Insbesondere bevorzugt enden der innere Defrost-Luftkanal und der äußere Defrost-Luftkanal auf der

gleichen Seite der Scheibe, in der Regel in normaler Fahrtrichtung des Fahrzeugs gesehen am in Fahrtrichtung vorn liegenden, unteren Ende der Windschutzscheibe. Hierbei ist bevorzugt mindestens eine Austrittsöffnung des äußeren Defrost-Luftkanals zwischen der Scheibe und einer Eintrittsöffnung für die Frischluftansaugung des Gebläses angeordnet.

[0013] Im Folgenden wird die Erfindung anhand mehrerer Ausführungsbeispiele unter Bezugnahme auf die Zeichnung im Einzelnen erläutert. Es zeigen:

- Fig. 1 eine schematische Schnittdarstellung durch den Frontbereich eines Kraftfahrzeugs mit einer Vorrichtung zur Scheibenenteisung gemäß dem ersten Ausführungsbeispiel,
- Fig. 2 eine ausschnittsweise vergrößerte Ansicht von Fig. 1,
- Fig. 3 eine schematische Schnittdarstellung eines Teils eines Fahrzeugs mit einer Vorrichtung zur Scheibenenteisung gemäß einer Variante des ersten Ausführungsbeispiels,
- Fig. 4 eine schematische Schnittdarstellung eines Teils eines Fahrzeugs mit einer Vorrichtung zur Scheibenenteisung gemäß einem zweiten Ausführungsbeispiel,
- Fig. 5 eine schematische Schnittdarstellung eines Teils eines Fahrzeugs mit einer Vorrichtung zur Scheibenenteisung gemäß einem dritten Ausführungsbeispiel, und
- Fig. 6 eine schematische Schnittdarstellung eines Teils eines Fahrzeugs mit einer Vorrichtung zur Scheibenenteisung gemäß einem vierten Ausführungsbeispiel.

[0014] Ein Kraftfahrzeug 1 weist ein Belüftungs- und Klimatisierungssystem 2 zur Belüftung und Temperierung des Fahrzeuginnenraums 3 auf. Teil des Belüftungs- und Klimatisierungssystems 2 ist ein Gebläse 4, über welches Frischluft aus der Umgebung und Umluft aus dem Fahrzeuginnenraum angesaugt werden kann, wobei in der Zeichnung auf eine Darstellung der Umluftansaugung verzichtet wurde. Die Frischluftansaugung des Gebläses 4 ist frontseitig unterhalb der Windschutzscheibe des Kraftfahrzeugs 1 angeordnet, wie durch einen Pfeil angedeutet.

[0015] Die vom Gebläse 4 angesaugte Luft (Frisch- und/oder Umluft) wird, wie durch Pfeile in der Zeichnung angedeutet, durch einen Filter (nicht dargestellt), einen Verdampfer (nicht dargestellt) und anschließend auf einem Warmluftpaf durch einen motorkühlmittelbeheizten Heizer 5 und elektrischen Heizer 6 oder auf einem Kaltluftpaf oder Kaltluftbypass 7 vorbei am Heizer 5 und elektrischen Heizer 6 in einen Mischraum 8 geleitet. Vom

Mischraum 8 aus erfolgt mittels einzelner Klappen geregelt eine Verteilung der temperierten Luft auf die einzelnen Luftkanäle zum Defrost-Auslass im Innenraum (innerer Defrost-Luftkanal 9), zur Frontbelüftung (Belüftungs-Luftkanal 10), zum Front-Fußraum (Fußraum-Luftkanal 11) sowie in den Fondbereich (nicht dargestellt). Zusätzlich ist ein durch eine erste, im Bereich des Mischraums 8 angeordnete Klappe 12 geregelter äußerer Defrost-Luftkanal 13 vorgesehen, welcher benachbart zum inneren Defrost-Luftkanal 9 beginnt und außerhalb des Fahrzeugs unter der Windschutzscheibe endet, wobei vorliegend die Austrittsöffnung des äußeren Defrost-Luftkanals 9 zwischen der Windschutzscheibe und einer Eintrittsöffnung 14 für die Frischluftansaugung des Gebläses 4 angeordnet ist.

[0016] Ist die Windschutzscheibe von außen her stark vereist, so wird - entsprechend der Ausstattung des Kraftfahrzeugs 1 automatisch oder fahrergeregelt - beim Starten des kalten Kraftfahrzeugs 1 der elektrische Heizer 6 mit maximaler Leistung betrieben, die vom Gebläse 4 angesaugte Luft wird zu 100% durch den Warmluftpaf, d.h. den sich langsam erwärmenden Heizer 5 und den sich schnell erwärmenden elektrischen Heizer 6, geleitet und durch die geöffnete Klappe 12 in den äußeren Defrost-Luftkanal 13 geleitet, so dass innerhalb kürzester Zeit warme Luft zur Windschutzscheibe gelangt und dieselbe enteist wird. Die Ansaugung der Luft erfolgt vorliegend von außen.

[0017] Obwohl in der Zeichnung nicht dargestellt, kann auch vom Gebläse 4 aus dem Fahrzeuginnenraum 3 angesaugte Luft zum Enteisen der Windschutzscheibe verwendet werden. Dies ist insbesondere dann sinnvoll, wenn die Luft im Fahrzeuginnenraum wärmer als die Luft außerhalb des Fahrzeugs ist, oder wenn bspw. wegen einer starken Schnee- oder Eisschicht nicht ausreichend Luft aus der Umgebung angesaugt werden kann.

[0018] Bei Bedarf oder automatisiert geregelt, bspw. zeitversetzt oder temperaturabhängig, wird auch warme Luft durch den inneren Defrost-Luftkanal 9 von innen her an die Windschutzscheibe geleitet, so dass ein sich innen ausbildender Beschlag ebenfalls von der Windschutzscheibe entfernt wird.

[0019] Gemäß einer in Fig. 3 dargestellten Variante des ersten Ausführungsbeispiels, welches - sowohl nachfolgend nicht beschrieben - dem ersten Ausführungsbeispiel entspricht und bei der in der Beschreibung und Zeichnung für einander entsprechende Bauteile auch die gleichen Bezugszeichen wie beim ersten Ausführungsbeispiel verwendet sind, ist am Ende des äußeren Defrost-Luftkanals 13 eine zweite Klappe 12' angeordnet, welche den äußeren Defrost-Luftkanal 13 von außen her abschließt, wenn keine Luft durch denselben zum Enteisen der Windschutzscheibe strömt. Die Regelung kann erfolgen, wie beim ersten Ausführungsbeispiel beschrieben, wobei die Klappen 12 und 12' einander entsprechend geöffnet und geschlossen werden.

[0020] Gemäß einer weiteren, nicht in der Zeichnung dargestellten Variante des ersten Ausführungsbeispiels,

welche im Wesentlichen der zuvor beschriebenen ersten Variante entspricht, entfällt die in der Nähe des Mischraums angeordnete Klappe und die Regelung erfolgt ausschließlich über die Klappe am Ende des Defrost-Luftkanals.

**[0021]** Fig. 4 zeigt ein zweites Ausführungsbeispiel einer Vorrichtung zur Scheibenenteisung, welche - soweit nachfolgend nicht beschrieben - dem ersten Ausführungsbeispiel entspricht und bei dem in der Beschreibung und Zeichnung für einander entsprechende Bauteile auch die gleichen Bezugszeichen wie beim ersten Ausführungsbeispiel verwendet sind. Im Unterschied zum ersten Ausführungsbeispiel ist im äußeren Defrost-Luftkanal 13 ein zusätzlicher Defrost-Heizer 15 benachbart der mischraumseitigen Klappe 12 im Anfangsbereich des äußeren Defrost-Luftkanals 13 vorgesehen, welcher vorliegend durch PTC-Elemente gebildet ist. Dieser Defrost-Heizer 15 beschleunigt die Erwärmung der durchströmenden und der Windschutzscheibe zuführenden Luft und erhöht zudem deren Temperatur, so dass innerhalb kurzer Zeit die Windschutzscheibe eisfrei ist. Die Regelung des Defrost-Heizers 15 kann in Abhängigkeit der Klappenstellung der Klappe 12 am Eintritt des äußeren Defrost-Luftkanals 13 erfolgen.

**[0022]** Die in Fig. 5 dargestellte Vorrichtung zur Scheibenenteisung gemäß dem dritten Ausführungsbeispiel entspricht - soweit nachfolgend nicht beschrieben - dem zweiten Ausführungsbeispiel und in der Beschreibung und Zeichnung sind für einander entsprechende Bauteile auch die gleichen Bezugszeichen wie bei den zuvor beschriebenen Ausführungsbeispielen verwendet. Hierbei ist gemäß dem dritten Ausführungsbeispiel ein zusätzlicher Defrost-Heizer 15 im Anfangsbereich des äußeren Defrost-Luftkanals 13 vorgesehen. Im Unterschied zum zuvor beschriebenen zweiten Ausführungsbeispiel ist jedoch nach dem Defrost-Heizer 15 eine Verzweigung vorgesehen, an welcher ein Luftkanal 16 abzweigt, welcher hinter der Frischluftansaugungs-Eintrittsöffnung 14 und vor einem Filter 17 der Frischluftansaugung zugeführt ist. Dies ermöglicht ein Enteisen des Filters 17, so dass innerhalb kurzer Zeit Frischluft vom Gebläse 4 angesaugt werden kann. Ferner kann bei starkem Schneefall ein Ansammeln von Schnee am Filter 17 wirksam verhindert werden.

**[0023]** Fig. 6 zeigt eine Vorrichtung zur Scheibenenteisung gemäß dem vierten Ausführungsbeispiel, welche soweit nachfolgend nicht beschrieben dem dritten Ausführungsbeispiel entspricht und bei dem in der Beschreibung und Zeichnung für einander entsprechende Bauteile auch die gleichen Bezugszeichen wie bei den vorigen Ausführungsbeispielen verwendet sind. Hierbei ist wiederum ein zusätzlicher Defrost-Heizer 15 im Anfangsbereich des äußeren Defrost-Luftkanals 13 vorgesehen. Ferner ist nach dem Defrost-Heizer 15 wiederum eine Verzweigung vorgesehen, an welcher ein Luftkanal 16' abzweigt, welcher jedoch im Unterschied zum dritten Ausführungsbeispiel hinter dem Gebläse 4 und vor einem Filter 17' dem Luftkanal zugeführt ist, welche vom

Gebläse 4 die Luft in Richtung Verdampfer und ggf. motor- und kühlmittelbeheizten Heizer 5 und elektrischen Heizer 6 führt. Dies ermöglicht entsprechend dem dritten Ausführungsbeispiel ein Enteisen des Filters 17'.

**5** **[0024]** Obwohl vorstehend nicht ausdrücklich erwähnt, kann es sich beim Belüftungs- und Klimatisierungssystem auch um ein System ohne Kühlung, d.h. ohne Verdampfer, handeln, da ausschließlich eine Heizfunktion des Systems für die Enteisung der Windschutzscheibe relevant ist.

## Patentansprüche

15. 1. Vorrichtung zur Scheibenenteisung für ein Fahrzeug mit einem Fahrzeuginnenraum (3) und einer Außen-  
seite des Fahrzeugs, aufweisend ein Gebläse (4) mit  
mindestens einem Ansaugluftkanal über den Luft  
von der Außenseite des Fahrzeugs ansaugbar ist,  
mindestens einen Heizer (5, 6, 15), welcher zur Er-  
wärmung der dem Fahrzeuginnenraum (3) zuzufüh-  
renden Luft dient, und mindestens einem inneren  
Defrost-Luftkanal (9), durch welchen vom Gebläse  
(4) angesaugte Luft innenraumseitig in Richtung  
Scheibe blasbar ist, **dadurch gekennzeichnet,**  
**dass** neben dem Ansaugluftkanal des Gebläses (4)  
und dem inneren Defrost-Luftkanal (9), der innen-  
raumseitig und in der Nähe einer Seite der Scheibe  
endet, ein äußerer Defrost-Luftkanal (13) vorgese-  
hen ist, der auf der Außenseite des Fahrzeugs in der  
Nähe einer Seite der Scheibe endet.
20. 2. Vorrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekenn-  
zeichnet, dass** neben einem als Kühler für ein Kühl-  
mittel, insbesondere das Motor-Kühlmittel, dienen-  
den Heizer (5) mindestens ein elektrischer Heizer  
(6, 15) vorgesehen ist.
25. 3. Vorrichtung nach Anspruch 2, **dadurch gekenn-  
zeichnet, dass** der elektrische Heizer (6, 15) min-  
destens ein PTC-Element aufweist.
30. 4. Vorrichtung nach Anspruch 2 oder 3, **dadurch ge-  
kennzeichnet, dass** der elektrische Heizer (6, 15)  
eine Leistung von mindestens 3000 W aufweist.
35. 5. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden An-  
sprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** im äußे-  
ren Defrost-Luftkanal (13) ein Defrost-Heizer (16),  
insbesondere ein elektrischer Heizer, angeordnet  
ist.
40. 6. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden An-  
sprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** Luft vom  
äußeren Defrost-Luftkanal (13) zu einem Filter (17,  
17') leitbar ist, welcher luftanströmseitig und/oder  
luftabströmseitig des Gebläses (4) angeordnet ist.

7. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** ein Abzweig des äußeren Defrost-Luftkanals (13) luftanströmseitig und/oder luftabströmseitig des Gebläses (4) in den Luftkanal einmündet, über welchen Luft dem temperierenden Bereich des Belüftungs- und Klimatisierungssystems (2) zuführbar ist. 5
8. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der innere Defrost-Luftkanal (9) und der äußere Defrost-Luftkanal (13) auf der gleichen Seite der Scheibe enden. 10
9. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine Austrittsöffnung des äußeren Defrost-Luftkanals (9) zwischen der Scheibe und einer Eintrittsöffnung (14) für die Frischluftansaugung des Gebläses (4) angeordnet ist. 15
10. Fahrzeug, insbesondere Kraftfahrzeug, **gekennzeichnet durch** eine Vorrichtung zur Scheibenenteisung gemäß einem der vorhergehenden Ansprüche. 20

25

30

35

40

45

50

55

Fig. 1

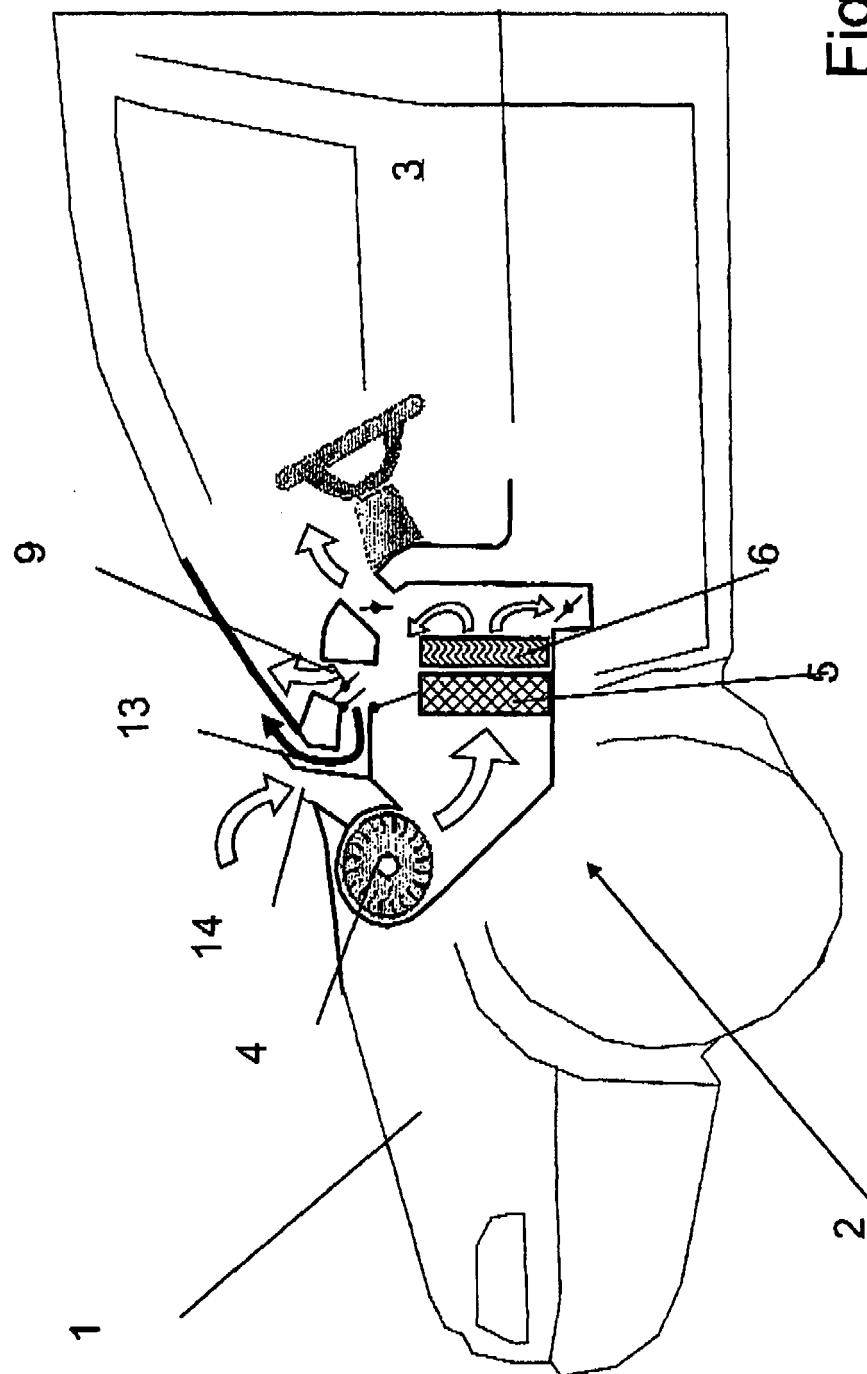


Fig. 2

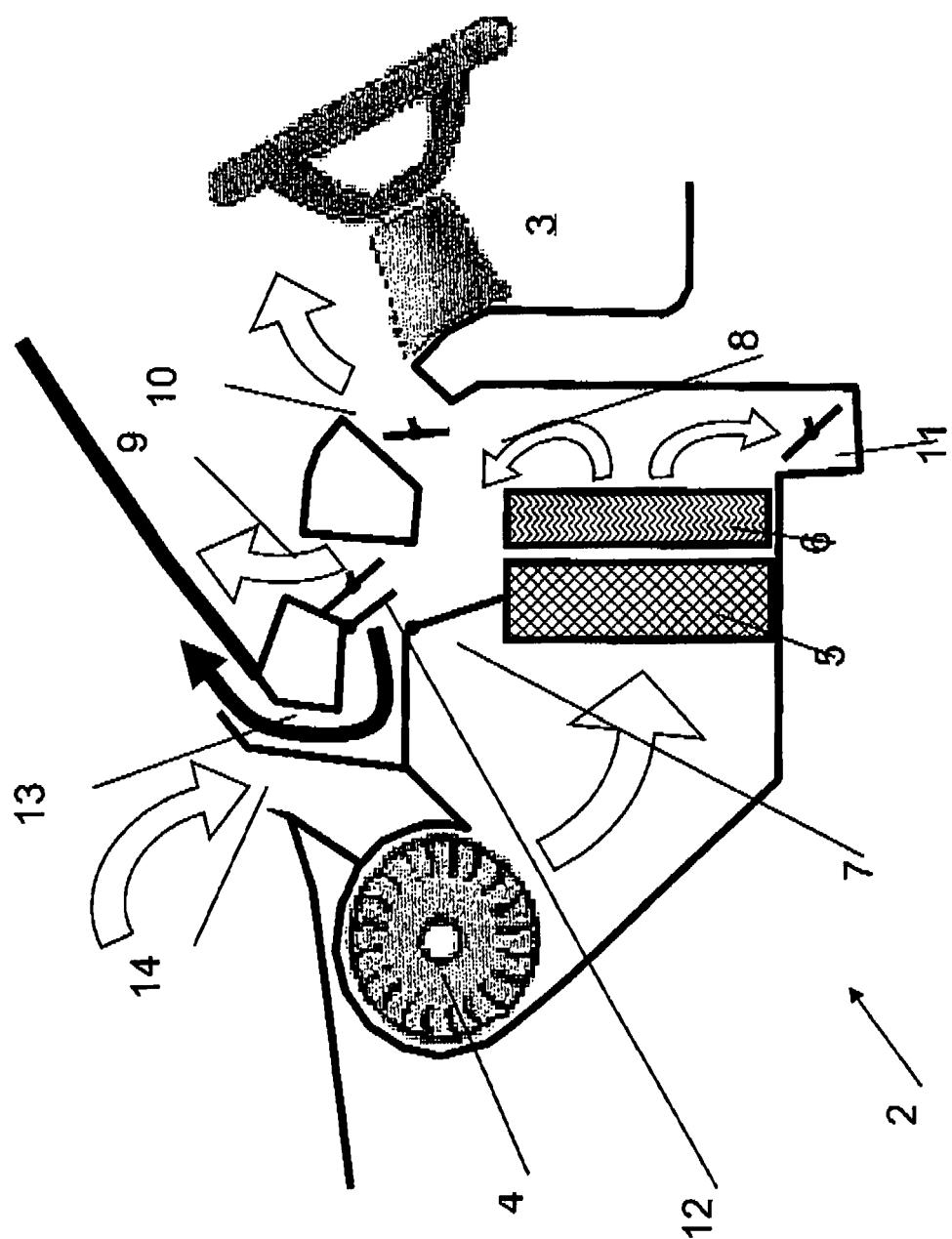


Fig. 3

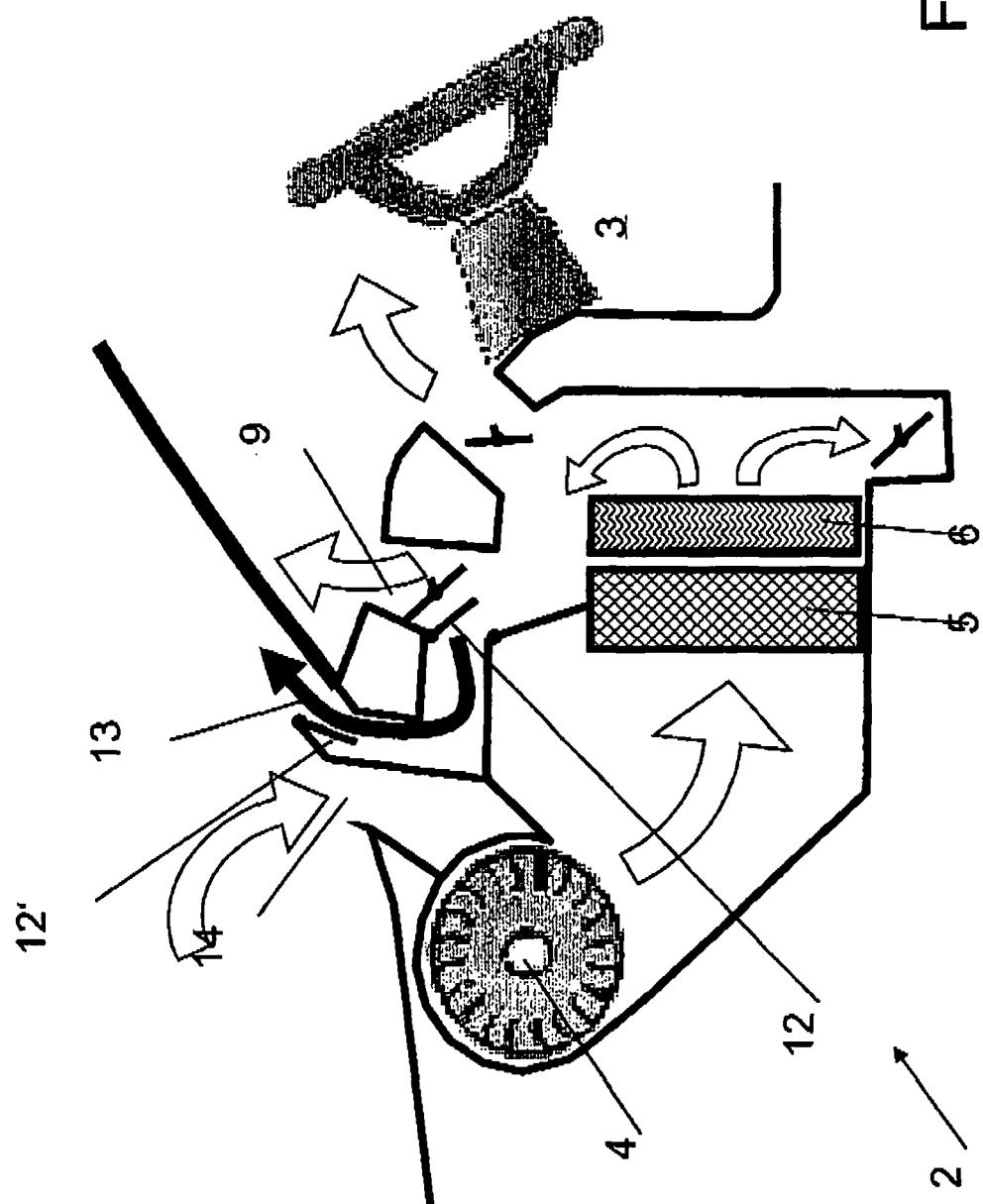


Fig. 4

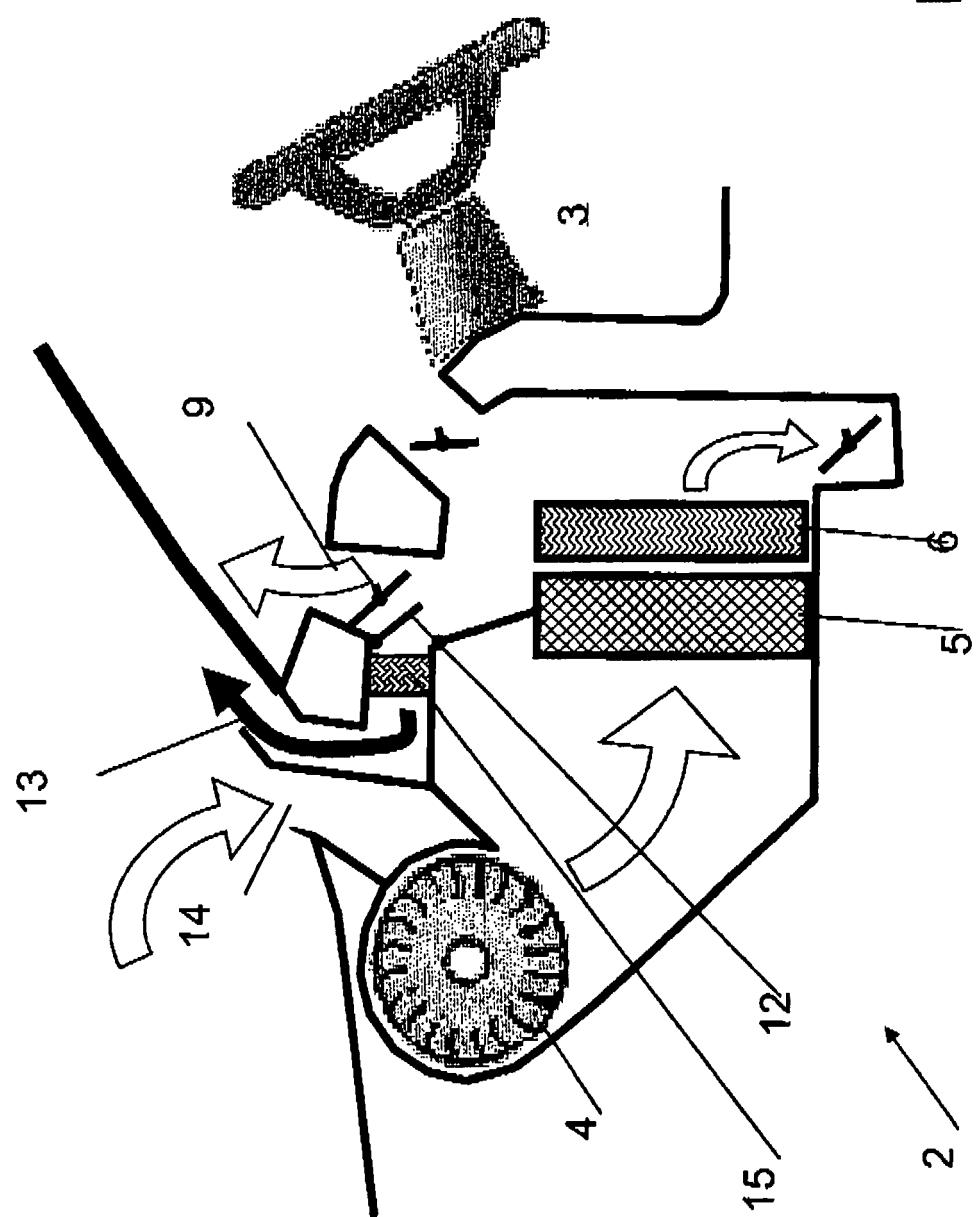


Fig. 5

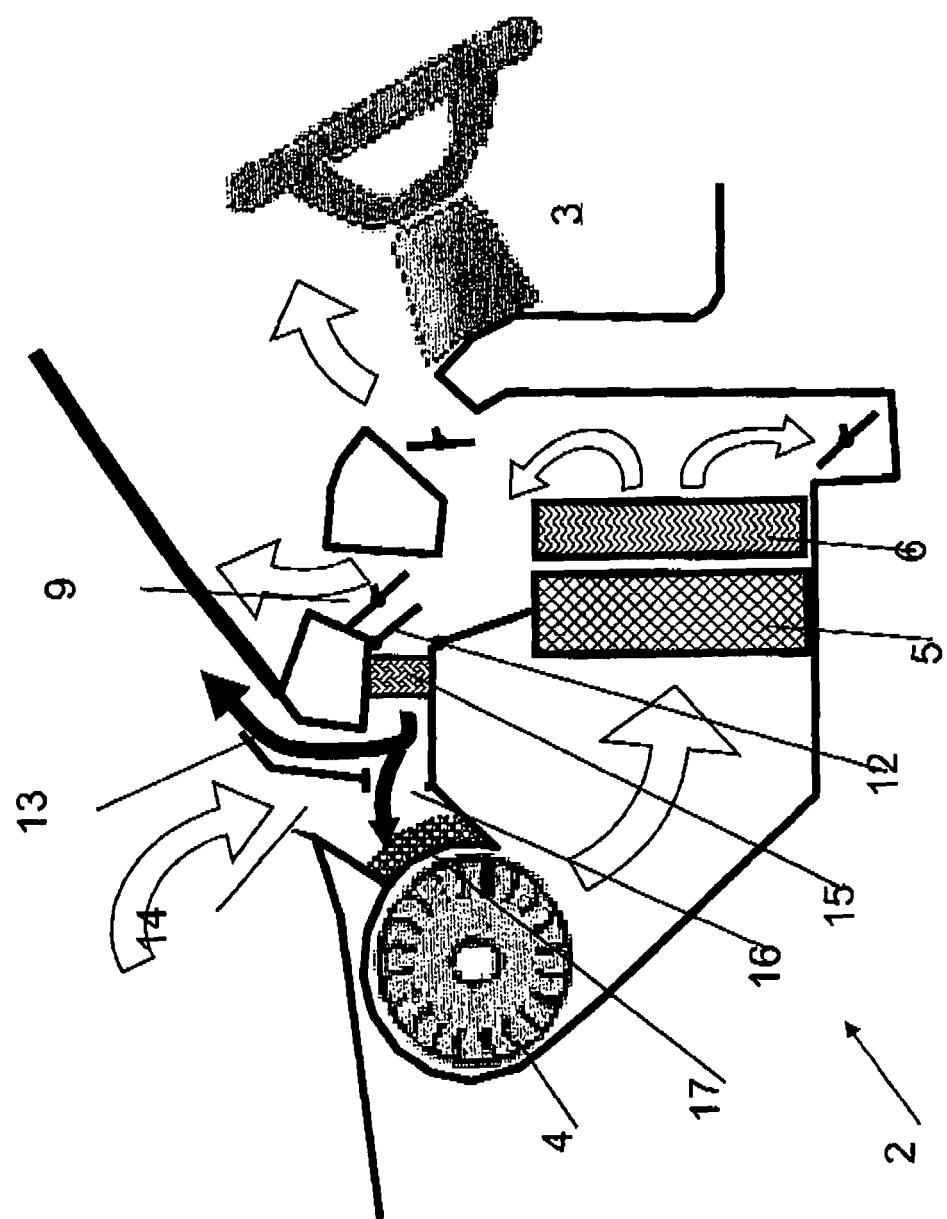
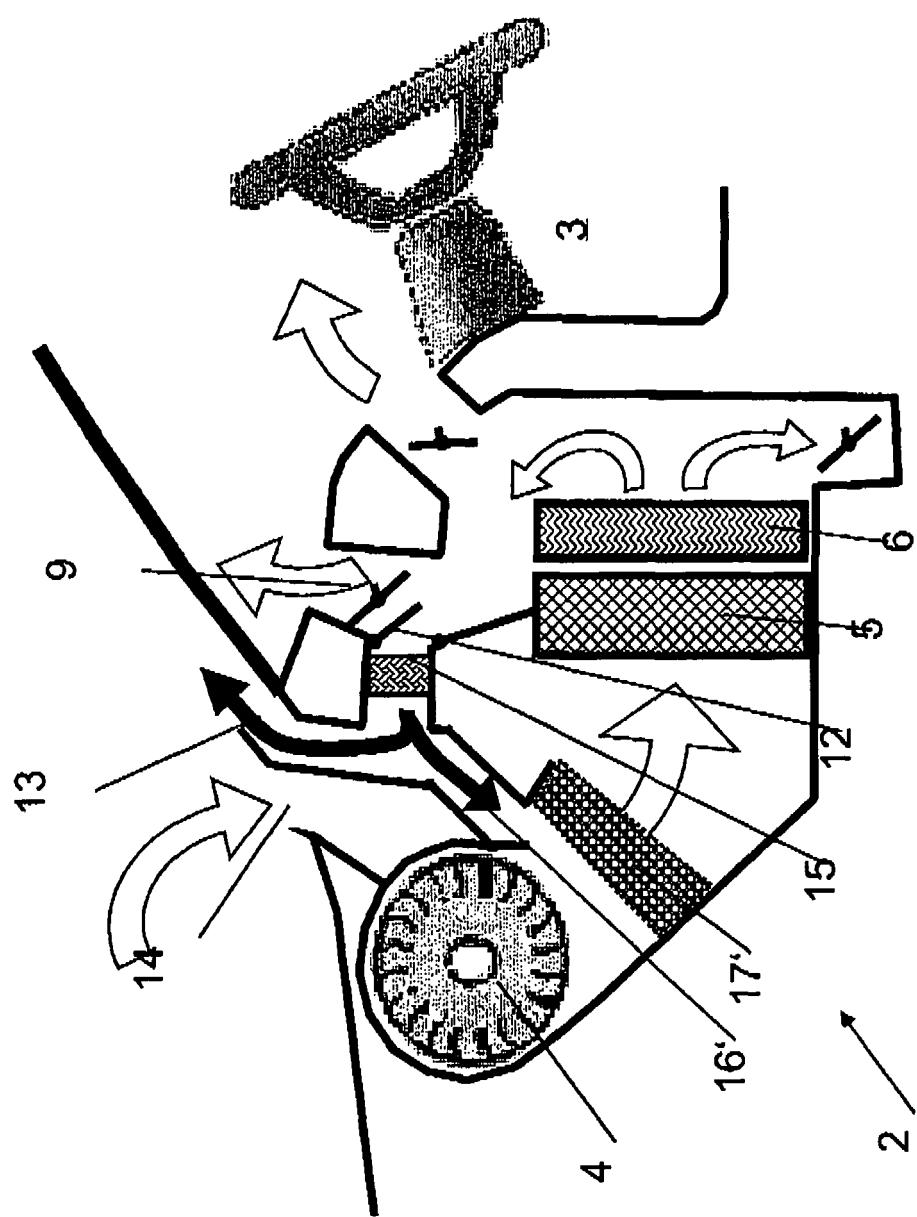


Fig. 6





EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betreff Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
X	DE 16 30 284 A1 (DAIMLER BENZ AG) 16. Juni 1971 (1971-06-16) * Seite 5, Absatz 2 - Seite 7, Absatz 1; Abbildung 2 *	1-4,6-10	INV. B60H1/00
Y	----- US 3 747 500 A (REDD K) 24. Juli 1973 (1973-07-24) * Spalte 2, Zeile 3 - Spalte 5, Zeile 53; Abbildungen 1-5 *	5	
X	----- US 1 932 798 A (MILLARD GERHARDT A) 31. Oktober 1933 (1933-10-31) * Spalte 2, Zeile 53 - Zeile 60; Abbildung 3 *	1,10	
Y	----- GB 2 029 337 A (NISSAN MOTOR) 19. März 1980 (1980-03-19) * das ganze Dokument *	5	
A	-----	1-10	
RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)			
B60H			
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
1	Recherchenort München	Abschlußdatum der Recherche 17. Juni 2008	Prüfer Hillebrand, Sabine
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			
T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument ..... & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 08 29 0064

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

17-06-2008

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 1630284	A1	16-06-1971	KEINE		
US 3747500	A	24-07-1973	KEINE		
US 1932798	A	31-10-1933	KEINE		
GB 2029337	A	19-03-1980	DE 2933875 A1 JP 55032224 U US 4285540 A	10-04-1980 01-03-1980 25-08-1981	

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

**IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE**

*Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.*

**In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente**

- US 20040134995 A1 **[0003]**
- EP 0288770 B1 **[0004]**
- DE 29708019 U1 **[0005]**